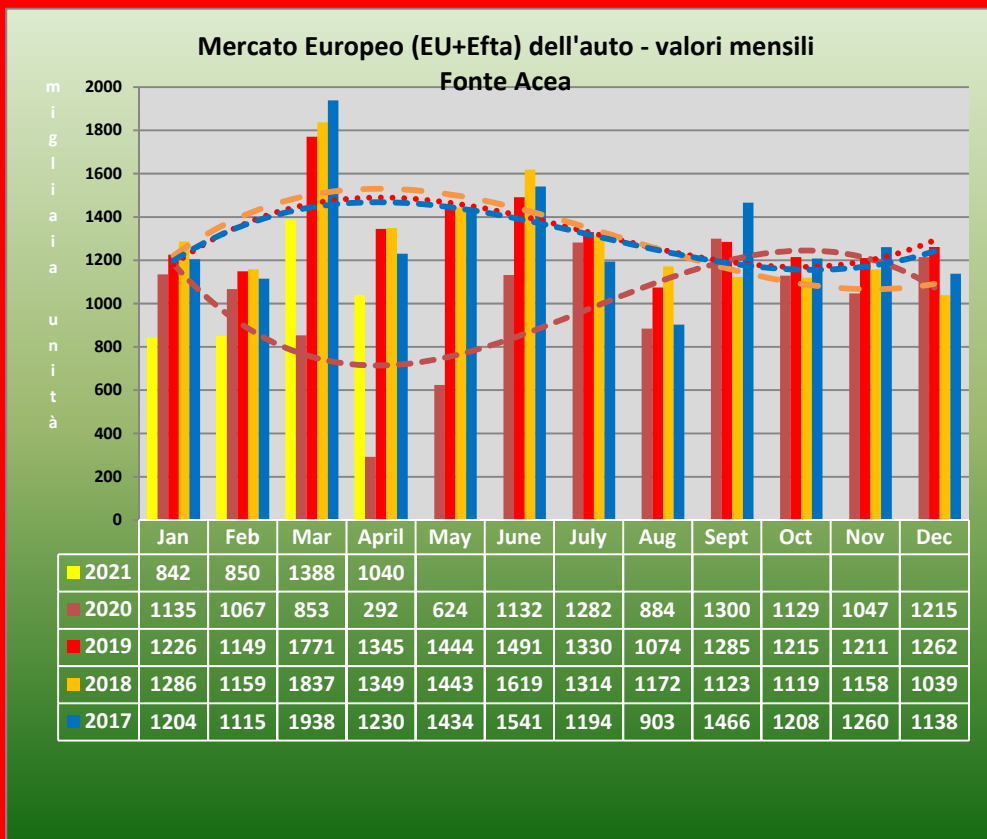


## Mercato Europeo dell'auto. Immatricolazioni a aprile 2021

**Continua anche ad aprile la forte ripresa del mercato Europeo dell'auto (UE+Efta+UK): nel mese +255,9% sull'anno scorso, ma ancora in ribasso rispetto all'aprile 2019, primo mese confrontabile: -22,7%. Nel totale del quadrimestre +23,1% sull'anno scorso.**

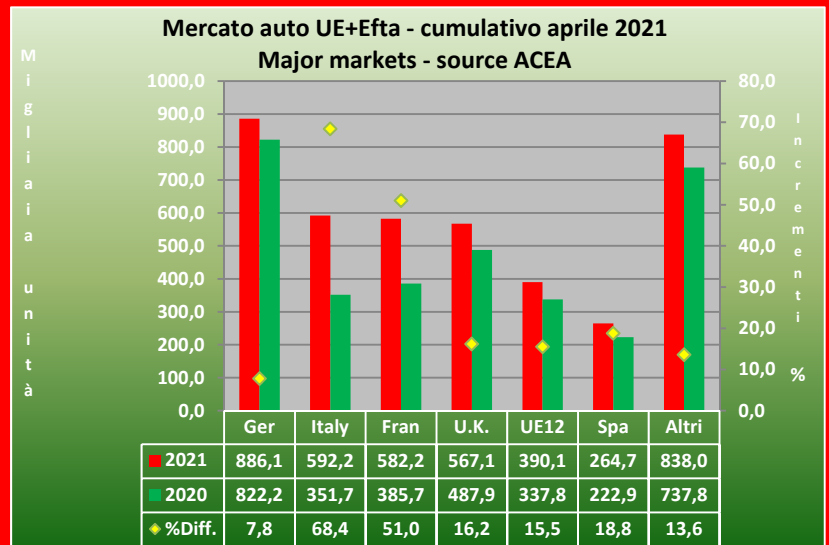


Secondo i dati diffusi dall'ACEA, l'Associazione dei Costruttori Europei, a marzo le immatricolazioni di autovetture nuove nell'area EU+EFTA+UK sono state pari a 1.039.810 unità contro le 292.153 unità nello stesso mese dell'anno scorso. Il quadrimestre si chiude con un aumento del

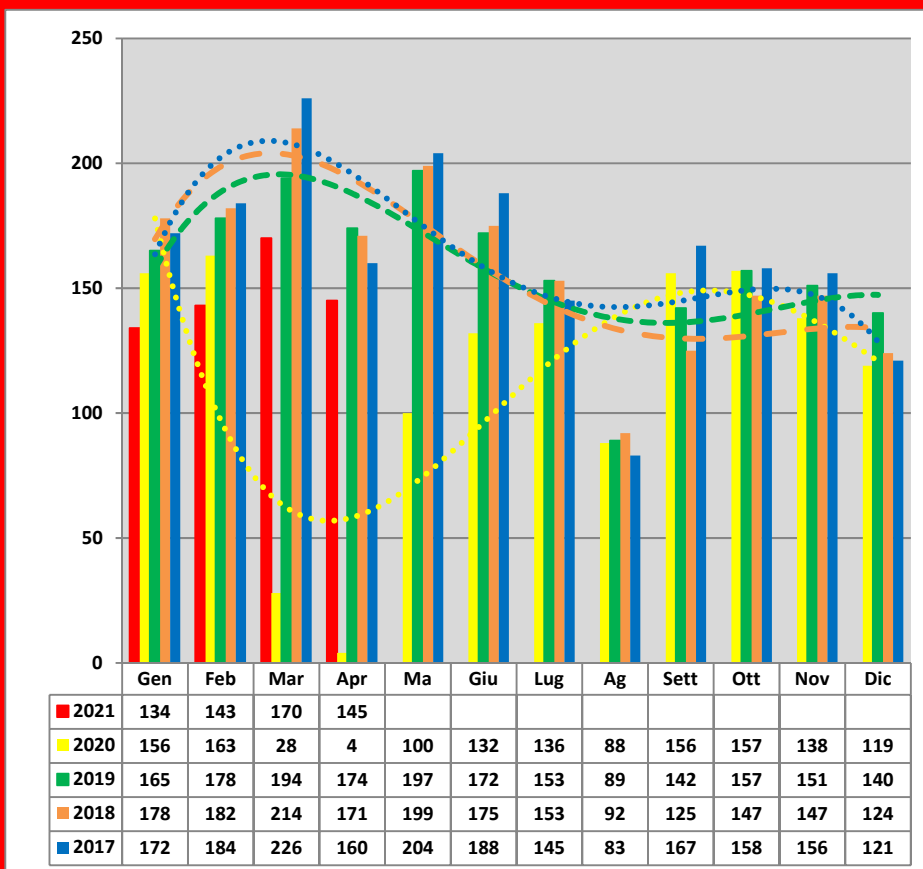
23,1% a 4.120.443 unità immatricolate, ma con una perdita del 25% rispetto al 1° quadrimestre del 2019.

A fianco la situazione nei major markets a fine aprile 2021

**Per quanto riguarda l'Italia in particolare** crescita apparente del mercato dell'auto che rimane comunque inferiore all'aprile 2019 (-17,1%), unico confronto possibile dato che l'aprile 2020 è stato l'aprile peggiore della storia, per le pesanti misure anticovid 19, con la chiusura dei concessionari – dal 12 marzo al 3 maggio - e la sospensione delle attività produttive non essenziali dal 22 marzo fino quasi alla fine del mese di aprile 2020. Nel primo quadrimestre dell'anno sono state immatricolate 592.181 unità, il 68,4% in più rispetto ai volumi del primo quadrimestre 2020 e il 16,9% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.



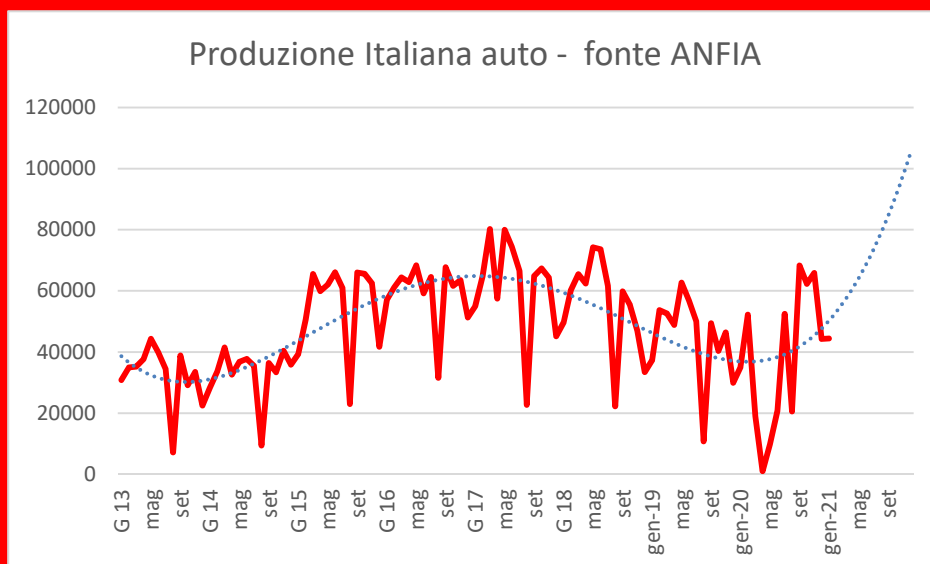
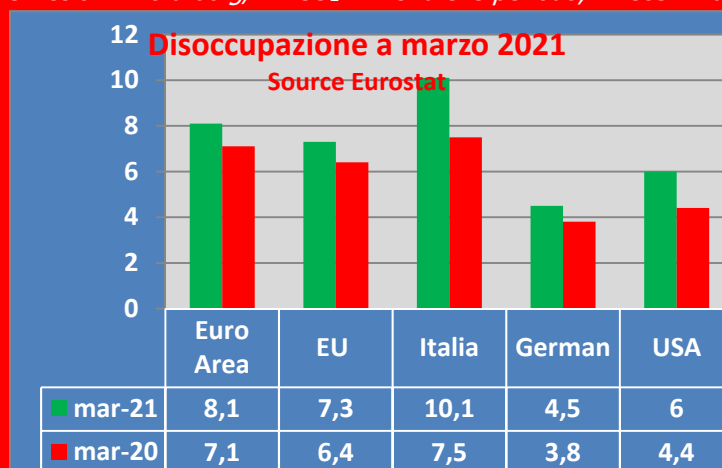
Monthly registrations trend. ('000 units) Source Min. Trasporti / Anfia / Unrae



Secondo l'Anfia "La priorità, in questo momento, è quindi il rifinanziamento delle misure di sostegno alla domanda di autovetture, ma anche di veicoli commerciali leggeri – misure che si ripagano da sole in tempi brevi, con un'aggiuntività di cassa per lo Stato – e che rappresentano un investimento per lo svecchiamento del parco circolante, immettendo sulle strade veicoli di ultima generazione. È un intervento indispensabile per sostenere un settore che garantisce occupazione e crescita economica, citato tra quelli per i quali il governo italiano intende aggiornare le strategie nazionali anche dal Premier Mario Draghi nella premessa al PNRR consegnato

a Bruxelles, e che sta vivendo una fase particolarmente difficile anche a causa di fattori di crisi di portata internazionale come le problematiche di approvvigionamento dei microchip

**Da parte sua l'Unrae "stima che in assenza di rifinanziamento degli incentivi, nel prosieguo dell'anno, potrebbero essere a rischio ben oltre 300.000 immatricolazioni. In circa 3 mesi e mezzo, i fondi stanziati hanno consentito la rottamazione di 185.000 vecchie auto, per il 95% sostituite con nuove vetture della fascia 61-135 g/km più sicure e pulite, risparmiando all'ambiente circa 115 mila tonnellate di CO<sub>2</sub> l'anno e consentendo un'aggiuntività di introiti IVA e IPT per l'erario di circa 160 milioni di euro. "Il PNRR del Governo - ha commentato il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci - sembra aver trascurato il settore dell'auto, uno dei principali mercati d'Europa per volumi che rappresenta pure una componente importante della transizione ecologica del Paese. È importante, perciò, che vengano presto trovati altri strumenti normativi per rendere strutturali gli Ecobonus per le vetture 'green' con emissioni fino a 60 g/km CO<sub>2</sub>". "Nel breve periodo, invece - ha aggiunto Crisci - è urgente il rifinanziamento degli incentivi per le vetture della fascia 61-135 g/km di CO<sub>2</sub> che finora, sempre nell'ottica della sostenibilità, hanno dato il contributo più rilevante". Il Presidente dell'UNRAE ribadisce infine "l'urgenza di rimediare alla ulteriore forte penalizzazione di cui sono oggetto in Italia le auto aziendali in fringe benefit perché, a causa del mancato adeguamento della tassazione ai nuovi valori di emissione WLTP, sia i dipendenti sia le aziende che concedono il benefit pagano un'imposta maggiore in quanto ancora calcolata su valori di emissione non aggiornati (NEDC correlato)".**

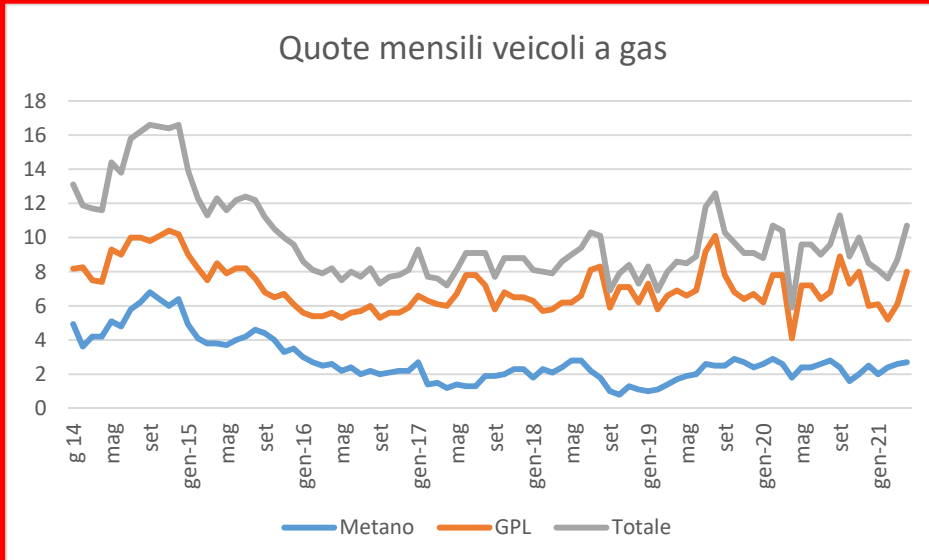


La disoccupazione è scesa al 10,1% in marzo rispetto al 10,2% in febbraio; era stata del 7,5% in marzo 2020. La disoccupazione giovanile è salita al 33% contro il 31,9% in febbraio; era del 27,6% l'anno scorso. Per quanto riguarda il settore dell'automotive nel suo complesso, secondo i dati

preliminari dell'Anfia, in febbraio la produzione domestica di autovetture è scesa del 25,9% sullo stesso mese dell'anno precedente.

La quota di veicoli a gas è salita al 10,7% a aprile rispetto all'8,7% di marzo, e al 7,6% di aprile dello scorso anno. Assieme ai veicoli elettrici e ibridi, la quota dei veicoli a trazione alternativa al petrolio è stata a aprile del 46,2% rispetto al 44,6% di marzo, grazie

esclusivamente ai veicoli elettrici. In aprile il diesel è sceso al 19,8%. I veicoli a benzina si sono attestati al 34%.



Di conseguenza, per ciò che concerne le motorizzazioni ecocompatibili, le proporzioni tra le varie alternative continuano a spostarsi a favore dell'elettrico e ibrido.

